
Od Autora

„Moje dwa i cztery kółka” nie mają aspiracji do opisanego dziejów polskiego sportu motorowego, a tym bardziej – polskiej motoryzacji. Są to po prostu osobiste wspomnienia z odległych już czasów, w których starałem się uczestniczyć – nie tylko zawodowo – w pracach motoryzacyjnych i motoryzacyjnych zmaganiach. Wspomnienia pierwszych kroków, potem – uczestnictwa w postępie, przeżywanie rozkwitu, upadku i powtórnego rozwoju aż do czasu wojny, która wszystko obróciła wniwecz. Wykroczyłem jednak i poza wojnę, aby scharakteryzować wielką improwizację i poszukiwania właściwej drogi w okresie, gdy do motoryzacji dorwali się ludzie nie mający zielonego pojęcia o tej dziedzinie gospodarki narodowej, dla których motocykl czy samochód był symbolem szczytowego luksusu i negatywnym przedmiotem wyznawanej doktryny.

Pragnę z góry usprawiedliwić się z zarzutu, że wiele wydarzeń podaję w skrócie, a z wielu też w ogóle rezygnuję. Tak jest w istocie, gdyż o tym decydują ograniczone rozmiary książki. Musiałem więc starannie wybrać część materiału, tak bogatego – nawet we wspomnieniach – że mógłby on z powodzeniem, i może nawet bez znużenia czytelnika, zapęścić kilka książek tej wielkości. Tym również tłumaczę pominięcie wielu nazwisk, trwale i chwalebnie zapisanych w dziejach nie tylko motorowego sportu, ale i motoryzacji w ogóle. Nie wymieniłem nawet wielu tych, z którymi miałem bezpośrednią styczność. Starałem się zachować zasadę, że „Moje dwa i cztery kółka” nie mają być kroniką, lecz po prostu opowiadaniem, a nazwiska pojawiały się jedynie sporadycznie, jeżeli były pomocne do scharakteryzowania któregoś okresu lub nawet pojedynczego zdarzenia.

Przy takim założeniu, co do którego nie mam pewności, czy było prawidłowe, najczęściej musi pojawiać się moje nazwisko, jako bezpośredniego uczestnika zdarzeń. Na pewno nie jest to przejawem megalomanii, lecz naświetleniem mej życiowej drogi poprzez motoryzację. Miałem jednak prawo nie rezygnować z opinii wyrażanej przez prasę i jej wspaniałych sprawozdawców, nie zawsze zresztą dla mnie życzliwych, ale zawsze piszących dla dobra polskiej motoryza-

cji. Jestem przekonany, że przysługiwało mi prawo dosłownego przytoczenia niektórych korzystnych dla mnie fragmentów prasy, szczególnie, że negatywnych w ogóle nie było, a niechętnych – bardzo niewiele.

Wspomnienia zamykam właściwie rokiem 1950, to jest rokiem ostatniego mojego wyczynu sportowego. Lata późniejsze, jak zresztą o tym wspomniałem, należały już do innego, nie tak „zwariowanego” okresu, ale okresu nadal wyjątkowej działalności, której nie ograniczył jeszcze wiek ani nie zahamowało zdrowie.

Książką tą żegnam się, jako autor z czytelnikami. Jest ona ostatnią, dwudziestą wydaną książką, jeżeli nie liczyć kilku wydawnictw broszurowych. Pragnę pozostawić po sobie dobre wspomnienie i serdecznie proszę o wybaczenie mi błędów, nieścisłości i pomyłek spowodowanych przez bardzo już wyeksploatowany umysł.

Życzę wszystkim, aby polska motoryzacja postępowała w prawidłowym kierunku i przyczyniała się nie do irytacji, lecz do zadowolenia wszystkich, którzy upatrują w niej ważny czynnik postępu i dobrobytu.

Pragnę również, aby pamięć o prekursorach polskiej motoryzacji i o ich zasługach nie zginęła, a zawsze świadczyła, że i Polacy potrafią sami dać sobie radę z narastającymi problemami motoryzacyjnymi bez niewolniczego, a nie zawsze słusznego naśladowania innych.

Dziękuję zatem Czytelnikom i życzę miłej lektury.



Warszawa, grudzień 1983 r.

Czasy „pierwszych kółek”

Było to dawno, bardzo dawno, gdyż drugiego lutego 1902 roku, to jest – jak piszą technicy – 02.02.02, gdy ujrzałem światło dzienne w błogiej nieświadomości, że całe moje życie zostanie od najmłodszych lat związane z techniką, z maszynami, a szczególnie – z maszynami jeżdżącymi i latającymi.

Urodziłem się w Warszawie, naówczas – stolicy warszawskiej guberni w kraju zwanym „Prywiślinią”, to jest w carskim zaborze. Przypominały o tym nie tylko postacie „stójkowych”, „rewirowych”, „prystawów” i innych znienawidzonych policjantów, ale i wszystko inne: dwujęzyczne napisy i reklamy, czarne orły dwugłowe i trójkolorowe flagi czerwono-biało-niebieskie, wywieszane obowiązkowo w dni „galówek”, gdy któryś tam z niezliczonych członków rodziny cara Wszechrosji obchodził urodziny. Przypominał o tym kalendarz, w którym dzień miał dwie daty, przesunięte względem siebie o dwanaście dni: rosyjską i europejską. Przypominało o tym baczne, podejrzliwe oko policjanta i „ochra-ny”, doszukujące się „miałieżnika” nawet w małym chłopcu noszącym buciki z wysokimi cholewkami i błyszczącymi, mosiężnymi haczykami do sznurówadeł.

Najdawniejsze zdarzenie, jakie pamiętam, łączy się z kólkami. Oto, gdy stara niania niosła mnie na rękę, ktoś prowadzący „welocyped”, czyli rower, zaproponował, że mnie na nim przewiezie. Posadził mnie zatem na siodełku i – mocno trzymając – przeprowadził wraz z rowerem kilkanaście kroków. To była moja pierwsza „jazda”, dokonana w zamierchłej przeszłości.

Rowery w owych czasach początku naszego wieku poważnie różniły się od dzisiejszych. Górna rura ramy nie była pozioma, lecz wznosiła się na przodzie, aby główka mogła być wyższa. Szeroka kierownica łagodnymi łukami opadała, a na jej końcach nasunięte były celuloidowe „rączki” – uchwyty. Łańcuchowa przekładnia miała znacznie mniejsze przełożenie od stosowanego dzisiaj, gdyż pedalowanie na ciężkim rowerze wymagało poważnego wysiłku. Łańcuch też był inny – dwurolkowy, mniej wytrzymały. Nie było oczywiście mowy o „wolnym kole”, które to urządzenie nie było jeszcze znane.

Jeżdżenie nielicznymi zresztą rowerami po wyboistym bruku ówczesnych ulic stanowiło prawdziwą udrękę, toteż „cykliści” uprawiali ten sport na „welodromach”, to jest na dużych, prywatnych, otoczonych parkanem placach, jak na przykład u Wahla na rogu Nowego Świata i Alei Jerozolimskich, na Karowej lub w kilku innych miejscach. Na welodromie, zmienianym w ziemie w ślizgawkę, płaciło się, jak pamiętam, dziesięć kopiejek za godzinę jazdy, a można było też za niewielką opłatą wynająć welocyped miejskowy.

A więc – zacząłem świadome życie od dwóch kółek – od roweru i od tej chwili „kółka” towarzyszyły mi i towarzyszą przez całe życie.

Jako mały chłopczyk jeździłem z rodzicami tramwajem, oczywiście – konnym, oznaczonym nie liczbą lecz okrągłą, kolorową tarczą. Taki tramwaj był platformą, na której pod dachem ustawione były w poprzek ławki na sześć osób każda, z oparciami, które można było przełożyć na obie strony, zależnie od kierunku jazdy. Po obu stronach platformy-podłogi umocowany był stopień ciągnący się wzdłuż całego tramwaju, a po tym stopniu chodził konduktor sprzedający bilety. Na przodzie urzędował woźnica dzierżąc w lewym ręku lejce konia, a w prawym – pionową korbę hamulca z umieszczonym na niej mosiężnym dzwonkiem. Gdy woźnica poruszał ręką korbą do góry i w dół, odzywał się przenikliwy głos dzwonka. Takie same urządzenie znajdowało się w drugim końcu wagonika. Gdy zatem tramwaj dojechał do końcowego przystanku, woźnica przechodził na drugą stronę wraz z koniem, zaczepiając orczyk o hak, a konduktor przerzucał oparcia ławek w drugim kierunku i można było jechać z powrotem.

Tramwaje były w zasadzie jednokonne. Jedyne na linii prowadzącej z mostu Kierbedzia Nowym Zjazdem w górę na Krakowskie Przedmieście doczepiano na dole drugiego konia do pomocy.

Przystanki wprawdzie były, ale mało kto z nich korzystał, wsiadając i wysiadając w powolnym przecieź biegu. Nikt się zresztą w owych czasach nie śpieszył, a życie płynęło leniwie i w miarę spokojnie.

Poruszanie się pojazdów na ulicach Warszawy połączone było z wielkim hałasem, powodowanym przez żelazne obręcze kół toczących się po „kocich łbach”, którymi wybrukowana była przeważająca liczba jezdni. Jedyne niektóre, jak Marszałkowska od dworca kolei Warszawsko-Wiedeńskiej, czyli od skrzyżowania z Alejami Jerozolimskimi, do Królewskiej, brukowane były drewnianymi kostkami, bardzo na mokro śliskimi i niesympatycznie śmierdzącymi końskimi odchodami.

Niewiele pojazdów miało koła z gumowymi obręczami, nie czyniące hałasu. Rzadko widzianym rarytasem był też samochód, dostojnie przemierzający ulice i wyrabujący sobie głośną trąbą drogę wśród pojazdów konnych. Szczególnie zawadzały i tarasowały jezdnię wozy ciężarowe, toczące się przeważnie po szynach tramwajowych, aby koniom było lżej.

W każdym razie woźnice jeździli, jak chcieli, a również i piesi królowali na całej szerokości ulic, gdyż archaiczne przepisy „policyjne” dotyczące ruchu drogowego rzadko kiedy były egzekwowane, bo i przez kogo? Przez „stójkowego” na skrzyżowaniu ulic? Nie, ten stał tam dla zasady, gdyż niczym się nie interesował, a wielokrotnie w ciągu dnia schodził z posterunku udając się na małą „popojkę” – setuchną monopolki, powierzwszy posterunek „dwornikowi”, to jest stróżowi z najbliższej bramy, dzierżącemu zawsze swe godło – miotłę. Stróż ten, w pogodnie i ciepłe dni, wytaczał dwa razy dziennie drewniany bęben, z którego odwijał gumowy wąż, aby połączyć swój odcinek ulicy. Nad wykonaniem tego obowiązku czuwała właśnie policja.

W zimie postępowano inaczej niż dzisiaj: śnieg odrzucano z chodnika na jezdnię, gdzie leżał sobie spokojnie do wiosny, a po nim poruszały się zgrabne osobowe sanki na dwie osoby i woźnicę, wesoło dzwoniąc dzwoneczkami, w które musiała być zaopatrzona uprzęż konia. Był to ciężki okres nawet dla olbrzymich, mocarnych perszeronów, ciągnących z mozołem ciężkie wozy meblowe lub tabor browaru Habersbuscha i Schielego przy ul. Młynarskiej, rozwozącej antałki piwa i inne spirytualia.

Z rzadka dawała się słyszeć trąbka dwukonnej karetki pogotowia ratunkowego Towarzystwa Doraźnej Pomocy Lekarskiej, instytucji utworzonej w 1887 roku ze składek publicznych przez niezwykle zasłużonego doktora Józefa Zawadzkiego. Szczególną sensacją był przejazd kolumny wozów Straży Ogniowej, na czele której galopował konny strażak w błyszczącym hełmie i z piszczałką w ustach, a za nim rwały z kopyta konie ciągnące sikawki i inne wozy bojowe. Na pierwszym wozie jechał trębacz z chorągwią danego oddziału straży, wygrywający wspaniały sygnał „Strażacy do boju!”. Taki przejazd straży wieczorem lub w nocy był naprawdę widowiskiem niezwykłym, gdyż kolumna wozów pędziła po kocich łbach ze straszliwym łomotem w blasku pochodni, a konie w pełnym galopie krzeszały snopy iskier podkutymi na ostro kopytami. Wierście mi – było na co patrzeć!

*

* * *

Gdy miałem lat pięć, rodzice uszczęśliwili mnie prezentem w postaci drewnianej obręczy, zwanej przez dzieci „kółkiem”, którą popychało się do toczenia drewnianą pałką. Ponieważ mieszkaliśmy wtedy na ul. Św. Barbary 6, mogłem często wybiegać na plac dookoła sąsiadującego kościoła i biegać z tym kółkiem dowolnie długo, ćwicząc zakręty z odpowiednim nachyleniem oraz inne sztuki z zakresu „wyższej szkoły”. Kółko to było prekursorem roweru, z którym po raz pierwszy zetknąłem się w nadbałtyckim kurorcie o nazwie Zoppot (dzisiejszy Sopot), gdy byliśmy tam z rodziną na wakacjach w 1911 roku. Dostawałem pół marki na wynajęcie roweru, który prowadziłem cierpliwie aż na Wegnerstrasse, ulicę bez wylotu. Tam czekali na mnie młodzi przyjaciele, wsadzali na siodełko i po prostu popychali nawołując jednocześnie do usilnego kręcenia pedałowymi.

Muszę wspomnieć, że w domu, w Warszawie, miałem dziecinny rower trzykołowy, na którym wolno mi było ćwiczyć jedynie w naszym obszernym mieszkaniu o połączonych ze sobą pięciu pokojach. Jeżdżąc zatem szybko dookoła stołu, nie raz unosiłem jedno tylne kółko i powoli przyzwyczaiłem się do jazdy na dwóch tylko kołach. To doświadczenie przydało się bardzo w czasie pierwszych jazd na rowerze w Sopocie, albowiem pedałuując zawzięcie i chwiejąc się na boki holen-drowałem rozpaczliwymi łukami do chwili czołowego uderzenia w krzaki na końcu ulicy, gdyż manewr zatrzymywania się nie był mi jeszcze znany.

„Prawdziwy” rower dostałem od ojca z okazji pomyślnego ukończenia trzech klas gimnazjum Emiliana Konopczyńskiego na ul. Sewerynow w Warszawie, gdy trzeba było wybrać dalszy kierunek nauki: humanistyczny, z łaciną i greką, czy też tzw. realny, bez łaciny, lecz z mocniejszą matematyką, fizyką, chemią, a nawet – astronomią. Zdecydowałem się na kierunek matematyczno-przyrodniczy, na którym po pierwsze nie było łaciny, a po drugie – maturę otrzymywało się nie po ośmiu, lecz po siedmiu latach nauki. To wyrachowanie jednak wzięło w łeb, gdyż po roku dodano i nam „realniakom” ósmą klasę.

Mój rower był pierwszorzędny, ze znanej firmy B. Wahren na ulicy Święto-krzyskiej i miał nawet tylną piastę z „wolnym kołem” oraz hamulcem angielskiej marki Eadie. Trzeba zauważyć, że w Warszawie było wielu polskich wykonaw-ców rowerów, np. marki „Ormonde” Lipińskiego, ślicznych, rasowych rowerów sportowych Kamińskiego lub Zawadzkiego z ulicy Bagatela. Można było też na-być importowane „z zagranicy”, to jest – z Poznania, niezwykle solidnie wyko-nane „Herculesy” z fabryki gramofonów Grześkowiaka.

Do jazdy po mieście uprawniała tabliczka rowerowa, którą trzeba było wykupić w biurze policmajstra na pl. Teatralnym za trzy ruble po zdaniu egzaminu przed komisją Warszawskiego Towarzystwa Cyklistów, urzędującą na terenie Dynasów przy ul. Oboźnej. Tam to trzeba było popisać się przejazdem pomiędzy dwiema długimi ławeczkami oddalonymi od siebie o pół metra i wpłacić za egzamin 15 kopiejek. Zdając ten egzamin nigdy nie przypuszczałem, że właśnie na Dynasach zdobędę po latach tytuł motocyklowego Mistrza Polski na betonowym torze.

Na razie, w owych czasach 1913 roku, tor kolarski na Dynasach był jeszcze wykonany z ubitej ziemi, a pośrodku znajdowała się sadzawka, w którą wpadali niefortunni kolarze, przewróciwszy się podczas co niedzielnych wyścigów. Jeź-dzili też na tym torze i mistrzowie-motocykliści, jak Kłopotowski i Tkaczyk na Peugeotach, Weiss na 2-cylindrowym Laurin & Klement, Michał Kornatowski na Anzani, Piotrowski na Wandererze i Rosjanin, którego nazwiska już nie pa-miętam, na „prawdziwym” amerykańskim Indianie.

Rower – rowerem, ale mnie pasjonowały pojazdy silnikowe. Zdobywałem z trudem nieliczne publikacje o budowie i działaniu samochodów i starałem się zrozumieć, na czym polega tajemnica ich działania. Aby sprostać zadaniu musia-łem posiąść umiejętność odczytywania rysunku technicznego, przekrojów i wy-

kresów. Umiejętność tę zdobywałem ukradkiem najczęściej na lekcjach historii starożytnej lub przyrody, wykładanej zresztą przepięknie przez prof. Roszkowskiego (którego nazwisko notabene przywłaszczyłem sobie, jako pseudonim podczas służby w konspiracji, w Armii Krajowej, w latach 1940–44).

Mimo, że „automobili” w Warszawie było bardzo mało i widywało się je na ulicach niezmiernie rzadko, istniało wiele przedstawicielstw zagranicznych firm, sprzedających samochody osobowe i ciężarowe. Przedstawicielstwa te szczególnie interesowały mnie i niektórych moich rówieśników, można było bowiem otrzymać w nich wymarzone katalogi i prospekty samochodów. Reklamowe wydawnictwa były na ogół wydawane bardzo starannie i atrakcyjnie, na kredowym papierze i – oczywiście – w kolorach, a zawarte w nich opisy oferowanych pojazdów pozwalały uzupełniać samochodową wiedzę. Zdobicie jednak takiego katalogu nie było łatwe, gdyż sprzedawcy z zasady przepędzali młodocianych entuzjastów ze sklepów i biur, nawet jeżeli ci motywowali prośbę o katalog rzekomym zamiarem ojca co do zakupu samochodu. Ale mieliśmy swoje „sposoby” i informacje, który sprzedawca i w którym dniu jest przystępniejszy. Potrafilismy nawet wydłubać od rodziców lub znajomych piśemka z prośbą o wydanie takiego to a takiego katalogu. Najtrudniejsza była sprawa z firmą „Badior” na ul. Wilczej 1, która nie miała sklepu ze stosem leżących na biurku katalogów, lecz jedynie biuro na pierwszym piętrze, w którym katalogi trzymane były w szafie. Były one jednak specjalnie cenne, zawierały bowiem szczegółowe opisy budowy wszystkich mechanizmów oraz dużych rozmiarów kolorowe, pięknie litografowane wizerunki samochodów, wprawdzie przeważnie ciężarowych, ale także imponujących, francuskiej marki Renault. Za takiego jednego „Renaulta” można było na naszej młodzieżowej giełdzie dostać co najmniej trzy „Wahreny” z rowerami lub nawet dwa „Case” z amerykańskimi samochodami osobowymi.

Na ulicy Siennej (obecnie Sienkiewicza), tuż przy kinie Trianon, w gmachu Filharmonii, było przedstawicielstwo włoskiej firmy Fabbrica Italiana Automobili Torino (skrót nazwy FIAT pisany jest od 1906 roku bez kropek po poszczególnych literach), której katalog miał na okładce wspaniałą wizerunek kolorowego znaku firmowego.

Na rogu ulicy Szczygłej i Kopernika mieściły się garaże firmy „Varsovie Automobile”, będące własnością Wojciecha Górskiego i Kazimierza hr. Ronikiera (biuro na Nowym Świecie 12). Firma ta reprezentowała kilka zagranicznych marek: belgijską Minerva, szwajcarską Saurer, amerykańską Overland i francuskie: Peugeot, Delaunay-Belleville oraz Lorraine-Dietrich. Garaże były nie tylko pomieszczeniem dla samochodów, lecz i warsztatami naprawczymi oraz biurem wynajmu „szoferów”, umiejących nie tylko prowadzić samochody, ale i mogących uczyć „dżentelmenów” tej sztuki.

Niestety, młody chłopiec mógł „wycygnąć” tam jedynie mało wart, czarno-biały prospekt Overlanda, gdyż piękne, barwne katalogi marek francuskich dawano jedynie rzeczywistym kandydatom na klientów.

Choć dzisiejszych samochodziarzy zapewne mało to interesuje, pozwolę sobie jednak dla pamięci wymienić kilka innych przedstawicielstw zagranicznych firm samochodowych, istniejących w Warszawie jeszcze przed pierwszą wojną światową. Były to: Stanisław Grodzki na Senatorskiej oferował De Dion-Bouton; firma Badior (Wilcza 1) – samochody: amerykańskie Studebaker i Case, francuskie Charron (prospekty mało warte), angielskie Napier i piękne szwajcarskie Pic-Pic, jak również niemieckie Komnick; Inż. Rotmil (adresu nie pamiętam): osobowe i ciężarowe Renault oraz ciężarowe, niemieckie Mannesman-Mulag. Ruziewicz, Nowy Świat 40 – Benz. Niejaki Lewi miał na Erywańskiej (dzisiejszej Kredytowej) na zachód od Mazowieckiej przedstawicielstwo francuskiej firmy Mors, włoskiej Itala oraz niemieckich: N.A.G. (Neue Automobil-Gesellschaft) i Protos (Siemens-Schuckert-Werke). J. Najdicz na ul. Senatorskiej 12 (Auto-Salon) oferował belgijskie Pipe; Geldblum na pl. Św. Aleksandra (dziś – Trzech Krzyży) wystawiał na sprzedaż Clément-Bayard; Łabędź na ul. Świętojerskiej zachwalał niemiecki Apollo, który w jednym egzemplarzu pokazywał się nawet na ulicach Warszawy; Geyer na Nowym Świecie 40 wystawiał znane niemieckie wozy Opel i francuskie De Dion-Bouton oraz Hispano-Suiza; Herman Majer na ul. hr. Berga 2 (dziś – Traugutta na wschód od Mazowieckiej) oferował niemieckie Lloyd i włoskie FIAT; Stanisław Berson na Trębackiej 13 starał się sprzedać choć kilka austriackich Austro-Daimler i ciężarowych, niemieckich N.A.G.. Te N.A.G. sprzedawało również znane biuro techniczne Józef Breitkopf, współpracujące z Bersonem. Bracia Ludwigi na Marszałkowskiej 130 proponowali amerykańskie Hupmobile; „Starzyński-Automobile”, Nowy Świat 5 – Panhard & Levasor i angielskie, doskonałe Lanchester. Firma „Komecki i Berduin” na Lesznie zajmowała się francuskimi Germain; austriacką markę Puch reprezentował na Mazowieckiej Kopic, a belgijska Metallurgique usadowiła się na Solcu 103. Biuro techniczne „Atlanta” miało w oknach wystawowych w Al. Jerozolimskich 59 amerykańskie Fordy i czeskie Laurin & Klement. Bracia Racyńscy na Nowym Świecie oferowali niemieckie Mercedes; Jan hr. Łubiński na Żurawiej (pisanej dawniej przez „ó”) zajmował się angielską firmą Napier i francuską Darracq. Na ul. Erywańskiej było przedstawicielstwo belgijskiej F.N. (Fabrique Nationale d’Armes de Guerre), a na Marszałkowskiej 154 – „rezydował” włoski Isotta-Fraschini; tamże było przedstawicielstwo ogumienia: francuskiej firmy Michelin & Co., niemieckiej Continental i rosyjskiej Treugolnik. Fordy były ponadto reprezentowane przez firmy: „Dom Handlowy Endler & Messing” na Królewskiej 41 oraz „Motofors” na Erywańskiej 9, albowiem Henry Ford nikomu nie udzielał wyłączności sprzedaży. Wspomnę jeszcze z pamięci Braci St. i J. Górnickich na Nowym Zjeździe 4 sprzedających z powodzeniem ciężarowe niemieckie Komnick, a na pewno nie kompletną listę warszawskich przedstawicieli zakończę nazwiskiem bardzo zasłużonego działacza samochodowego, sportowca, przemysłowca i... redaktora, inż. Henryka Pagowskiego na ul. Mokotowskiej, którego najnowszy model niemieckiego Stoewera, budowanego w Stettin (Szczec-

cinie), zawsze brał udział we wszystkich pokazach i konkursach. Pamiętam z owych czasów również marki: niemiecką Dürkopp i austriackie: Gräf & Stift oraz Austro-Fiat, ale nie mogę przypomnieć sobie lokalizacji ich przedstawicielstw.

Można więc sobie wyobrazić, ile trzeba było się nachodzić, aby „zalać”, uprościć lub nawet wyblagać kolorowe prospekty firm samochodowych, niektóre naprawdę prześliczne. Były one tym cenniejsze, że tylko niewiele z wymienionych wyżej marek znajdowało nabywców, a większość z nich daremnie oczekiwała na swą kolej. Zastanawiający był fakt, że w Warszawie, bądź co bądź stolicy „Priwiślinii”, nie istniało przedstawicielstwo rosyjskiego Russo-Balta, którego kilka egzemplarzy pokazywało się sporadycznie na ulicach miasta. Najchętniej kupowano pojazdy francuskie, belgijskie i niemieckie, natomiast amerykańskie Hupmobile, Case, Overlandy, a nawet tanie Fordy nie miały amatorów.

„Szofer” samochodu musiał być obowiązkowo ubrany w czarną skórzaną kurtkę, czarne spodnie-bryczesy, wpuszczone w skórzaną „sztylpy”, a na głowie nosić czapkę z okrągłym denkiem. Do koniecznego ekwipunku należały samochodowe okulary i skórzaną rękawicę z długimi mankietami aż do łokci. „Dżentelmena” natomiast obowiązywała skórzaną „kominiarka”, czyli lotnicza czapka, ubranie – normalne, sportowe ze spodniami typu „pumpy” zapinanymi pod kolanami.

Pewnego ranka zauważyłem na ul. Świętokrzyskiej stojący bez „szofera” wielki samochód osobowy Mors. Pracujący na biegu jałowym silnik grał powolnym, głębokim, fascynującym basem. Przednie siedzenia nie miały bocznych ścian i od razu zauważyłem na podłodze dwa potężne pedały – jak już doskonale wiedziałem – sprzęgła i hamulca, a pomiędzy nimi, na środku, mały, wydłużony pedałek w kształcie odwróconej łyżki – pedały przyspieszenia, czyli – jak to mówiliśmy w „automobilowej” gwarze – akcelerator. Rozejrzałem się dookoła, czy nie ma w pobliżu pana szofera, i z determinacją nacisnąłem dłońią ten akcelerator. Skutek był natychmiastowy, gdyż silnik majestatycznie zwiększył obroty. Zmuszony do panicznej ucieczki widokiem rozwścieczonego pana szofera, biegnącego ku mnie z przeciwnej strony ulicy, odczuwałem mimo wszystko niezwykle uczucie rozpierającej mnie radości. Była to przecież moja pierwsza „praktyka” samochodowa! Opanowało mnie zdecydowane przekonanie, że potrafiłbym już poprowadzić taki samochód (gdybym tylko mógł dosięgnąć stopami pedałów). Było ono nie mniej silne niż konieczność ostatecznego zgłębienia nic mnie nie obchodzącej historii starożytnej, której znajomość była konieczna do przejścia do czwartej klasy gimnazjum.

*
* *

Samochodem przejechałem się, jako pasażer, po raz pierwszy w lecie 1913 roku w niemieckim wówczas kurorcie Zoppot. Oto znajomy mego ojca, niejaki baron Ruziewicz, warszawski przemysłowiec, przyjechał nad morze swym samocho-



Tak naprawiało się ogumienie w roku 1906. Przy Mercedesie o napędzie łańcuchowym zawodowy kierowca, czyli szofer – Władysław Kapuściński

dem Benz i pozwolił mi pojechać z szoferem od dworca kolejowego w dół (obecną ulicą Chopina), do garażu. Kierowca Benza, pod nieobecność swego pana, „wypuścił” swój samochód z górki na cały gaz, rozwijając chyba ze sześćdziesiąt kilometrów na godzinę. Siedziałem, jak sparaliżowany, kurczowo ściskając burtę nadwozia. Wrażenie było tak potężne, że potem nie mogłem spać spokojnie przez kilka nocy, a matka podejrzewała rozwój jakiejś choroby u synka, który majączył w czasie snu, wykrzykując ni stąd, ni zowąd: „Hamulec! Hamulec!”

W kilka dni później miałem możliwość dokładnego obejrzenia kilku samochodów marki Mercedes, którymi przyjeżdżał na korty tenisowe niemiecki Kronprinz (następca tronu), syn cesarza Wilhelma II, aby grać z atrakcyjnymi paniami „z wyższego towarzystwa” w tenisa. Tymi paniami były też niestety i niektóre Polki.

Pewnego dnia stałem na „Nordstrasse” (dzisiejsza ul. Powstańców Warszawy) oczekując spodziewanego przyjazdu orszaku Kronprinza, gdy obok mnie zatrzymał się motocyklista na czerwonym motocyklu Indian i po polsku zapytał, czy nie chciałbym się przejechać z nim, gdyż pragnie wypróbować szybkość swego pojazdu z obciążeniem dwóch osób. Zaniemówiłem z wrażenia, ale za chwilę siedziałem na niewygodnym bagażniku, kurczowo obejmując motocyklistę w pól. Wrażenie było tak potężne, że w czasie rozwijania chyba ze 70 km/h o mało nie

puściłem motocyklisty i nie spadłem z pojazdu. Po zatrzymaniu się wyjąkałem podziękowanie, wiedząc, że znów nie będę spał kilka nocy, mimo zmęczenia spowodowanego powrotem na piechotę do Sopotu.

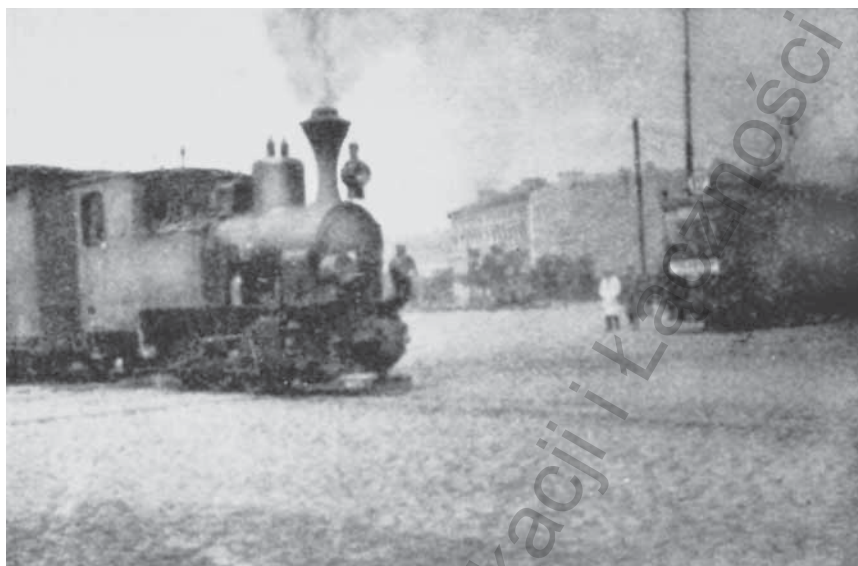
Taki pobyt na „letniakach” bądź co bądź za granicą miał dla mnie i to znaczenie, że mogłem obejrzeć samochody innych marek, niż spotykane w Warszawie. Fascynowały mnie Ople i Brennabory, Adlery i Sperbery, a do zachwytu doprowadzał sportowy NAG z niezwyklej długości maską silnika i chłodnicą ukształtowaną w klin, pięknie „rozcinający” powietrze.

Wspomniałem, że baron Ruziewicz przyjechał z Warszawy samochodem. Był to wyczyn nie lada ze względu na ówczesne warunki podróżowania, gdy stan dróg w zaborze rosyjskim nie pozwalał na rozwinięcie szybkości ponad 20–30 kilometrów na godzinę. Zwykle podróżowało się „na kółkach”, to jest – „drogą żelazną”, jak się to w „Priwiślinii” nazywało. A była to podróż nie lada.

Jak pamiętam, już o szóstej rano zajeżdżała przed dom wynajęta i umówiona karetka hotelu „Bristol”, której ubrany w liberię hotelową woźnica brał na plecy kufer, zawierający wszelkie przedmioty potrzebne do dwumiesięcznego pobytu, i taszczył ten potężny obiekt na dach karetki. Zajmowaliśmy miejsca we wnętrzu i jechaliśmy w parę koni na dworzec „Nadwiślański” – dzisiejszy dworzec Gdański. Tam wsiadaliśmy bez pośpiechu do wagonu trzeciej klasy szerokotorowego pociągu jadącego aż do granicy, to jest do Mławy. Obszerne przedziały były prawie puste, gdyż mało kto jeździł w ogóle po kraju zwłaszcza pociągiem. Na letnią „wilegiaturę”, czyli na „letniaki” – z zasady niedaleko Warszawy – do Milanówka lub Kaczego Dołu (dzisiejszego Międzyzylesia) – jeździło się dwukonną furką z bambetlami i tobołami.

Gdy nadchodziła godzina odjazdu pociągu, rozlegał się na peronie dźwięk dużego dzwonu. Wtedy pasażerowie pierwszej klasy, „odświeżający się” w „specjalnym” pomieszczeniu restauracji dworcowej kończyli bez pośpiechu wyszukany posiłek i szykowali się do zajęcia miejsc w wagonie. Po dziesięciu minutach rozlegały się dwa uderzenia dzwonu – sygnał, że stanowczo należy już zapłacić za jadlo i pójść do pociągu, albowiem za pięć minut zacznie się odjazd. Zacznie się? A no, tak, gdyż podróżnych czekały jeszcze trzy uderzenia donośnego dzwonu i po dwa gwizdki zawiadowcy i dwa – maszynisty. Dopiero po takiej ceremonii, obowiązującej na każdej stacji, których było w drodze do Mławy kilka, pociąg mógł ruszyć, przy czym naczelnik stacji nigdy nie dał znaku do odjazdu, dopóki wszyscy pasażerowie „pierwowa klasa” nie powrócili do wagonów, po odwiedzeniu bufetu podczas półgodzinnego lub dłuższego postoju. W pierwszej bowiem klasie jeździli tylko finansowi magnaci, arystokraci i wysocy „czyrownicy” z którymi nie należało zadzierać.

Ponieważ w owych czasach nikomu się nie śpieszyło, więc i nam, w prymitywnie wyposażonym przedziale trzeciej klasy jechało się spokojnie, a jedyną atrakcją było wyciągnięcie spod ławki przez konduktora jakiegoś starozakonne-



Trzeba było na ulicach Warszawy uważać na kolejki wąskotorowe. Skrzyżowanie ulicy Targowej i Zielenieckiej na Pradze

go pasażera na gapę, co należało do uświęconej tradycji kolejowej. Spokojnie zatem dojechaliśmy w ciągu sześciu godzin do Mławy, to jest – do ówczesnej granicy z Niemcami. Trzeba było opuścić pociąg i udać się do obszernej dworcowej restauracji, gdzie „prystaw” odebrał nam paszporty do zapisania i przystawienia pieczęci, a my w podnieceniu staraliśmy się przelknąć dworcowy obiad.

Już po godzinie „prystaw” powrócił z paszportami i kalecząc niemożliwie nazwiska wywoływał każdego z osobna, zwracając dokument. Można już zatem było przejść na drugą stronę dworca, gdzie oczekiwał na nas niemiecki, normalnotorowy pociąg z charakterystycznymi wagonami, w których było oddzielne wejście dla każdego przedziału.

Na peronie przechadzał się dostoynym krokiem wspaniale umundurowany na zielono celnik z prostą szablą u boku i w kłującej srebrnym blaskiem pikielhaubie. Dygnitarz ten uprzejmie pomagał paniom i starszym osobom wejść do przedziałów, zamykał drzwi i był dobrą wizytówką innej nacji.

Pociąg bez żadnego rozgłosu, na dwa ciche gwizdki konduktora, ruszył i dosłownie „pognał” do celu, nie zatrzymując się na stacjach ponad kilka minut. O szóstej po południu byliśmy już na miejscu i towarzyszyliśmy do wynajętego z góry mieszkania tragarzowi wiozącemu nasz kufer na taczkach.

Niewielu jednak mieszkańców Warszawy puszczało się na tak odległe wojaże. Przeważnie wynajmowało się „letniaki” niedaleko miasta, w Konstancinie



Prezydium Towarzystwa Automobilistów Królestwa Polskiego na starcie do rajdu samochodowego w 1914 roku

lub Skolimowie, dokąd dowoziła kolejka wąskotorowa z placu Mokotowskiego (obecnie Unii Lubelskiej). Odcinek od tego placu do przystanku na Belwederskiej był dość stromy i kolejka musiała być typu górskiego. Polegało to na tym, że pomiędzy szynami leżała trzecia szyna w postaci zębatej listwy, a specjalny „samowarek”, jak nazywano parowoziki kolejki, wyposażony był w odpowiednie zębate koło, toczące się po owej zębatej listwie. Taki parowozik doczepiano do ostatniego wagonu na stacji „Belwederska” i on to wypychał cały pociąg wraz z normalnym parowozem aż na samą górę – na plac Mokotowski.

W Skolimowie kolejka Wilanowska (o szerokości toru chyba 60 centymetrów) łączyła się z drugą, biegnącą od tegoż placu do Grójca i Nowego Miasta, przy czym w Piasecznie oddzielała się odnoga do Skolimowa. Ta kolejka jednak miała nieco szerszy tor, chyba 75 centymetrów.

Jeżeli ktoś życzył sobie wczasów po drugiej stronie Wisły, to miał do dyspozycji wąskotorową kolejkę Jabłonna-Wawer, której centralny dworzec znajdował się nad Wisłą obok mostu Kierbedzia i dlatego nosił nazwę „Stacja Most”. Od końcowej stacji w Wawrze (przed przedłużeniem w 1913 roku linii do Otwocka i nawet do Karczewa) można było dojechać do Anina tramwajem konnym, kursu-

jącym na trasie: Wawer-Kaczy Dół (Miedzylesie) – Stara Miłosna kilka razy na dzień.

Kolejki wąskotorowe (również i Marecka: od Targowej do Radzymina) jechały więc przez ulice Warszawy, krzyżując się z wieloma ulicami o sporym ruchu, przy czym bezpieczeństwo na skrzyżowaniach miał zapewniać głośny sygnał podawany parowym dzwonkiem, gdyż zatrzymanie pociągu (nawet przy rozwijanej szybkości 15 wiorst na godzinę) wymagało znacznej odległości, jako że hamulec miał jedynie „samowarek”, a był to hamulec bardzo mało skuteczny. Najlepszym więc ostrzeżeniem był sam „groźny” wygląd parowozu i wielkość pociągu.

Można nawiasem wspomnieć, że ten „groźny” wygląd nie wszystkich odstraszał, gdyż – na przykład – znany rajdowiec lat trzydziestych, Jerzy Nowak, w latach międzywojennych tak „przyłożył” swym Fordem parowozowi kolejki Grójeckiej na przejeździe kolejowym pod Grójcem, że przewrócił parowóz i dwa wagony. Sam poszedł do szpitala zaledwie na kilka miesięcy.

Ceremoniał ruszania z przystanków na kolejkach wąskotorowych był podobny do „prawdziwych” kolei, z dzwonekami i gwizdkami. Szybkość jazdy była taka, że miały istnieć ponoć ogłoszenia wywieszane w wagonach, że: „W czasie biegu pociągu zabrania się zbierania grzybów w lesie”.

Parowozy zawsze imponowały mi budową. Musiałem więc, oczywiście dobrać się do popularnej literatury technicznej i zgłębić działanie nie tylko kotłów parowych, lecz i zawitych systemów maszyn parowych, stawideł, regulatorów i wszystkiego, co z takim zainteresowaniem można było zobaczyć w świecie techniki.

*

*

*

Jak wspomniałem, dostałem od ojca rower, dobry turystyczny rower Wahrena za sześćdziesiąt rubli, na którym doprowadziłem umiejętność jazdy do perfekcji. Nie kusiała mnie jednak szybkość, zbyt nudna i wymagająca zbytniego wysiłku. Po co było ścigać się, skoro byle pociąg i byle „automobil” jechał prędzej ode mnie, dobywającego ostatnich sił w deptaniu na pedały? To nie miało sensu! Sens miała natomiast precyzja jazdy, umiejętność wykonywania „sztuk” na rowerze, jakie widziałem nie raz w cyrku Cinisellego na ul. Ordynackiej w wykonaniu trupy Barańskich. Ta właśnie akrobacja rowerowa pociągała mnie najbardziej i dlatego w ukryciu, aby koledzy nie śmiali się ze mnie, pilnie ćwiczyłem takie sztuki, jak jazdę w tył siedząc na kierownicy; stanie w miejscu przez dowolny przeciąg czasu, jazdę z poderwanym w górę przednim kołem i tym podobne. Z biegiem czasu zdobyłem całe nowe tylne koło, ale bez piasty z „wolnym kołem”, jak również mniejsze koło łańcuchowe przekładni przy pedałach. Udało mi się też dorobić dodatkowy widelec nad tylnym kołem i zamocować na nim dodatkowe siodełko, umieszczone nad tylną osią. Teraz wystarczyło tylko zaopatrzyć

się w znaleziony w złomie przedni widelec, wyprostować go na wzór cyrkowych, i wymienić z normalnym widelcem mego roweru. Tak powstał mój pierwszy i jedyny rower cyrkowy, na którym mogłem już nauczyć się jazdy na tylnym kole, zwrotów na tym kole i całego szeregu sztuk, które pozwoliłyby mi starać się o przyjęcie do cyrkowej trupy Barańskich.

To były moje pierwsze ale jakże pamiętne, wspaniałe „dwa kołka”. Notabene, po pierwszej wojnie światowej można było w Polsce zaopatrzyć się z demobilu we francuskie wojskowe rowery składane, które miały tylny widelec pionowy tak, że siodelko znajdowało się nad tylną osią. Jakże biedni byli „zwykli” cyklicy, przewracający się do tyłu przy mocniejszym naciśnięciu na pedały!

Pierwsza wojna światowa

W lecie 1914 roku wybuchła pierwsza wojna światowa, która nam, smarkaczom, łączyła się z nowymi przygodami, z nową działalnością i nowymi możliwościami. Jeszcze rok pod carskim panowaniem, rok niepokoju, zamieszania, nowych widoków ciągnących na front oddziałów wojska. Rok wbijania kolorowych chorągiewek na mapie frontów, rok zatroskania starszych i ciekawości nas młodych, którzy mogli sobie już bezkarnie zadziierać z uczniami państwowych, rosyjskich gimnazjów; gromadzić wszelkiego rodzaju pistolety i rewolwery, uczyć się je rozbiierać i składać oraz bawić się bardziej już na serio w wojsko i w wojnę (co skończyło się u mnie przestrzeleniem sobie dłoni).

W lecie 1915 roku do Warszawy wkroczyli Niemcy i sytuacja zaraz się zmieniła. Nadeszły dni ciemności, gdyż wolno było palić jedynie żarówki o znikomej mocy pięciu watów. Stały tramwaje, gdyż okupanci zabrali miedziane przewody tak, jak zabrali mosiężne klamki i okucia drzwi, dzwony kościelne i wszystko, co było zrobione z metali kolorowych. Rowerem można się było wprawdzie poruszać bez tabliczki policyjnej, ale za to bez... ogumienia, które trzeba było zastąpić bądź drewnianą obręczą, bądź zwiniętą z drutu sprężyną. W szkole znikły lekcje języka rosyjskiego, a wyeksponowany został niemiecki, co nam się zresztą bardzo podobało ze względu na zwiększoną sposobność do robienia „kawałów” nauczycielce, starej panie Fiedler, zwanej przez nas „ciocia-samochód”, kaleczącej potwornie polskie nazwiska.

Przy okazji wspomnę, jak to w nowym, pięknym gmachu naszej szkoły na ul. Sewerynowce (obecnie – Emiliana Konopczyńskiego), miałem u pana inspektora Juraszyńskiego opinię znawcy mechanizmu windy dla nauczycieli i wielokrotnie naprawiałem drobne uszkodzenia, jak spalenie bezpiecznika, zanieczyszczenie styku elektromagnesu itp. Pewnego dnia przyszedł mi na myśl diabelski pomysł unieruchomienia dźwigu z nadzieją, że „dyro” wywoła mnie z klasy i w ten spo-

sób ocali od dwójki przy tablicy. Gdy kabina windy szła w górę, odchyliłem metalową, giętą ramę drzwi w podziemiu i podłożyłem mały klocek z drewna, wskutek czego kabina zatrzymała się. Dowiedziałem się, że siedzi w niej „ciocia-samochód”, znana zresztą z tego, że bardzo lubiła przejażdżki windą, która była naówczas nowością w Warszawie.

Istotnie, zaraz na początku lekcji, gdy już miałem być „wywołany” do tablicy, uchyliły się drzwi i pan Juraszyński kiwnął znacząco na mnie palcem, abym wyszedł, nakazując, abym natychmiast naprawił windę, która z „niewiadomych powodów” uwięzła pomiędzy piętrami pannę Fiedler, wzywającą rozpaczliwie pomocy. (Szyb dźwigu był ażurowy, z siatki, i znajdował się po środku otaczających go schodów).

Posłusznie pobiegłem do podziemia, wyjąłem moje „urządzenie” z drzwi i dopiero wtedy zacząłem zabawę z nielubianą nauczycielką. Przyciskając odpowiednio elektromagnes powodowałem przymusowy ruch windy do góry i w dół, i znów do góry, po czym – słysząc rozdzierające wołania o ratunek – przytrzymałem elektromagnes jazdy do góry poza położenie najwyższego piętra, aż kabina windy zatrzymała się wysoko nad tym piętrem na końcowym wyłączniku bezpieczeństwa. Wyjaśniłem panu inspektorowi, że to widocznie pani Fiedler wadliwie naciska na przyciski pięter i teraz trzeba ręczną korbą ściągnąć kabinę do drzwi.

O ile mi wiadomo, biedna nauczycielka już nigdy nie posłużyła się windą... Ja jednak uniknąłem kompromitacji przy tablicy.

*
* * *

W tych latach 1915–1917 roku przeżyłem swój niezwykle emocjonujący okres służby w Warszawskiej Straży Ogniowej, w II Oddziale, w Ratuszu na pl. Teatralnym, w którym to oddziale został zatrudniony mój ojciec. Nauczyłem się wielu karkołomnych ćwiczeń na drabinach i linach, skakania z trzeciego piętra na ratunkowe płótno, zdobyłem praktykę w gaszeniu wielu pożarów i nawet założyłem harcerską drużynę pożarniczą, której drużynowym został druh Henryk Pągowski, późniejszy pułkownik pożarnictwa. Wspaniałe byłyienne i nocne wyjazdy do pożarów wozami, ciągniętymi przez cwałujące, olbrzymie konie, gdy stojąc na stopniach wozu wdzieliśmy na siebie spodnie i kurtki z nieprzemakalnego brezentu i opasywaliśmy się strażackimi pasami z wielkimi zatrzaskami („karabinierami”) bardzo przydatnymi zarówno w akcji, jak i podczas własnego ratunku.

W zasadzie oddział Straży Ogniowej wyjeżdżał na wezwanie telefoniczne, przy czym fałszywe lub złośliwe alarmy nie zdarzyły się ani razu. Ponieważ jednak telefonów było w Warszawie niewiele (numery były czterocyfrowe), przeto na galerijce wieży ratusza na pl. Teatralnym dyżurował w dzień i noc strażak, wypatrujący z góry, co się dzieje w Warszawie. W razie zauważenia dymu lub



Demonstrują zjazd na linie w II Oddziale Straży Ogniowej w Warszawie (rok 1916)

ognia telefonował na dół do kancelarii oddziału, a dyżurny włączał alarmowe dzwonnki, stawiając wszystkich na nogi. Po kilkudziesięciu sekundach w dzień, a w dwie minuty w czasie nocy wyjeżdżały cztery pierwsze wozy bojowe: pogotowie z podręcznym sprzętem, wóz rekwizytowy, sikawka ręczna, sikawka parowa i jeden beczkowóz z zapasem wody na początek akcji.

Niekiedy, gdy obserwacja z wieży była niepewna, wyjeżdżał pełnym galopem konny strażak, świetny jeździec (i świetny klawecista w tanecznej kapeli strażackiej) nazwiskiem Ćmóch, i pędząc przez ulice z przeraźliwym gwizdkiem w zębach szukał zauważonego z wieży ognia. Gdy go umiejscowił, alarmował Oddział najbliższym telefonem podając jednocześnie rodzaj i rozmiary pożaru. W zależności od tego wyjeżdżało bądź pogotowie, bądź ruszał cały Oddział wraz ze wszystkimi czterema beczkowozami, alarmując jednocześnie inne Oddziały, jeżeli było to konieczne.

Może kogo zainteresuje szybkość wyjazdu? W dzień pogotowie ruszało po sekundach czterdziestu, a w nocy – około półtorej minuty. Cały oddział był gotów do drogi w dzień – po dwóch minutach, a w nocy – o kilkadziesiąt sekund dłużej. A przecież strażacy nie mieli urządzeń do zjeżdżania z sali po słupach, lecz biegli po prostu po schodach. Ponadto, nie było samochodów, a konie trzeba było w stajni „ubrać” w uprząż, wyprowadzić (galopem) i zaprząć do wozów.

Jak to było możliwe, aby strażacy, śpiący smacznie w sali na pierwszym piętrze, mogli w kilkanaście sekund po alarmie biec na dół? Była to cała sztuka. Oto spodnie musiały być w specjalny sposób ułożone w nogach na poręczy, aby można je było jednym ruchem wciągnąć na nogi, jednocześnie siadając na łóżku



Ręczna sikawka Warszawskiej Straży Ogniowej w II Oddziale, w Ratuszu (rok 1916)



Wóz „pogotowia” II Oddziału Straży Ogniowej w warszawskim Ratuszu wraca z akcji

i wskakując w stojące obok wysokie buty z cholewami. Teraz – tylko chwycić kurtkę pod pachę i biec, wykańczając ubiór i zapinając guziki w biegu po schodach. Resztę uzupełniało się już na wozie podczas jazdy. Stojąc na stopniach trzeba było nałożyć brezentowe spodnie, zapiąć pasek, włożyć brezentową kurtkę, opasać się pasem strażackim z ratunkową klamrą, zwaną karabinierem, i nałożyć na plecy linkę ratunkową, zwiniętą w specjalny sposób umożliwiającą błyskawiczne jej rozwinięcie. Nałożenie mosiężnego hełmu, zwanego kaskiem, dopełniało ubioru, jednakowego w lecie i w zimie.

Tak, strażacy – to był twardy „naród” i żadna trudność nie mogła go złamać! A przecież w owych czasach nie było zmian: służba trwała nieprzerwanie noc i dzień, noc i dzień bez odpoczynku! Strażacy, których dobrze poznałem, będąc przez pewien okres mego życia jednym z nich, byli wspaniałymi ludźmi. Bohatercy, zamiłowani w swej niebezpiecznej służbie, nie patrzący na skromne wynagrodzenie i... wyczekujący niecierpliwie na wezwanie do pożaru!

Takich strażaków, jak sierżanci: Barczyński i Borucki, wylotowi i topornicy, jak Gradziuk, Antoni Fanfara, Przybyłowski, por. Harnisz, Wilejko, Bors, majster Adamski (znający położenie wszystkich studzienek hydrantowych w Warszawie), Seweryniak (palacz parowej sikawki), utrzymujący sprzęt Oddziału we wzorowej czystości i gotowości bojowej, i wielu innych nie zapomnę do końca życia, gdyż byli to prawdziwi bohaterowie w publicznej służbie. Odważni do szaleństwa w ogniu, pełni poświęcenia i lekceważenia własnego bezpieczeństwa – byli dla mnie wspaniałym przykładem charakteru i wartości człowieka.

*
* *
*

Dlaczego wspominam te okoliczności, tak odległe od właściwego tematu? Dlatego, że właśnie w zagraconych piwnicach budynków Straży Ogniowej w drugim podwórzu Ratusza natknąłem się na stare, zardzewiałe podwozie jakiegoś silnikowego pojazdu. W prymitywnej ramie osadzony był benzynowy, jednocylindrowy silnik z leżącym cylindrem i pasową przekładnią napędu na tylne koła. Pasa oczywiście nie było, gdyż był zbyt smakowitym kąskiem dla miejscowych myszy. Były to szczątki samochodu Darracq z 1900 roku, bezcenne dla tak zapalonego „konstruktora” jak ja. Uzyskawszy prawo do zainteresowania się tym wrakiem, spędziłem wiele, bardzo wiele godzin przy imadle w warsztacie Straży i doprowadziłem do radosnej chwili, gdy można było już uruchomić „pojazd”. Stało się to na podwórzu brukowanym „kocimi łbami” przy czym brakującą korbę rozruchową zastąpili trzej strażacy pchając pojazd. O dziwo, silnik ruszył, i to bardzo żwawo, a pojazd, czyniąc piekielny hałas nie ogumionymi obręczami kół, podążył (wbrew mej woli) prosto na drugie podwórko pomiędzy przerażonymi i uciekającymi panicznie z drogi ludźmi. Okazało się, że uruchomienie pojazdu było o wiele łatwiejsze niż kierowanie nim i zatrzymanie. Ten piekielny przyrząd do jazdy, pędzący wśród rozbiegających się, a nie przygotowanych na takie emo-



Na drabince hakowej w Warszawskiej Straży Ogniowej w roku 1916

cje widzów, przebył z szybkością konia w klusie te kilkadziesiąt metrów podwórka i z brękiem wybijanych szyb wjechał bezapelacyjnie do podziemia warszawskiego magistratu, mieszczącego stare akta i szpargały...

Nie, odpowiedzialności nie było, ale mój „automobil” skończył się definitywnie, przymusowo rozebrany i przeznaczony na złom przez władze porządkowe, to jest przez Milicję Obywatelską, której członkowie, w granatowych mundurach i owijaczach na nogach uzbrojeni byli w komicznego kształtu szable, dostarczone przez okupanta, zwane powszechnie, a pogardliwie „śledziami”.

Ot i skończyły się moje pierwsze „cztery kółka”, ale zostało doświadczenie i pogłębiła się wiedza techniczna.

Można by zapytać, kiedy miałem czas na takie dodatkowe zajęcia, jak służbę (po południu i w nocy) w Straży, prace mechaniczne, pracę w Polskiej Organiza-

cji Skautowej (późniejszym Harcerstwie – krzyż harcerek nr 33) i inne niezliczone zajęcia, skoro uczęszczałem do szkoły? Wytlumaczenia należy może szukać w tym, że nauka przychodziła mi łatwo, a wypracowania „zadane do domu” pisałem w szkole, na pauzach lub na nudnych lekcjach.

*
* *
*

W 1917 roku ojciec zmienił miejsce pracy i w ten sposób zostałem wprowadzony w nowe dla mnie środowisko „wodniaków”. Od tej chwili codziennie spędzałem kilka popołudniowych godzin na przystani Warszawskiego Towarzystwa Żeglugi przy ulicy Bugaj, żeglując na Wiśle w morskiej łodzi z przystosowanym do niej łacińskim wielkim żaglem, o wiele za dużym nawet dla kiluosobowej załogi. Ale w arkana żeglarskie wprowadził mnie dyrektor techniczny Towarzystwa, kpt. Maliszewski, a porad praktycznych i wielokrotnego ratunku udzielał kierownik warsztatów i przystani, długobrody, kochany i poważany przez wszystkich majster Pichelski, którego młodszy syn, Jerzy, stał się moim nieodłącznym towarzyszem najbardziej ryzykownych wypraw wodniarskich, zanim – po latach – zaślubił, jako pierwszej wielkości amant filmowy.

Tam to właśnie, na przystani, wyszykowaliśmy motorówkę z jednocylindrowym silnikiem benzynowym. Silnik ten miał iskrownik napędzany łańcuszkiem rowerowym, który lubił złośliwie spadać z kółek w najtrudniejszych chwilach, gdy – na przykład – przepływałem brawurowo pod linią holownicą ciągnącego barki, lub tuż przed dziobem szybkiego pasażerskiego statku „Pfeil” („Strzała” – późniejszy „Warneńczyk”). Trzeba było wtedy jak najszybciej odkręcić i zdjąć ze stożka łańcuchowe kółko iskrownika, ustawić tłok w cylindrze w górnym położeniu w końcu suwu sprężania, ustawić „na wycucie” wałek iskrownika w pozycji początku oderwania młoteczka przerywacza od kowadła, założyć w tej pozycji kółko na iskrownik i zacisnąć je na stożku wałka nakrętką. Pokręcenie korbą rozruchową trwało już ułamek sekundy i silnik zawsze posłusznie ruszał, wyprowadzając nas w ostatniej chwili z niebezpieczeństwa strzaskania przez statek lub barkę. Na szczęście ojciec zawsze umiał załagodzić pretensję kapitanów statków lub szyprow bark, a ja umiałem „zapodziać się gdzieś” do czasu, gdy incydent nie rozszedł się po kościach.

Silnik tej motorówki dał mi pierwszą, bardzo bolesną szkołę: pewnego razu, gdy zaczynałem obracać korbą rozruchową, „kopnął” wstecz i wyłamał mi bardzo boleśnie kciuk ze stawu prawej dłoni, unieruchamiając mnie w czynnościach na dobry miesiąc.

Miało to jednak i dobrą stronę: miałem czas na włóczenie po szopach i magazynach przystani, i znalazłem tam stateczek o nazwie „Osa”, z pokładem i kajutami, lecz bez silnika. Długo trwało poszukiwanie tego niezbędnego przyrządu; w końcu dzięki Jurkowi Pichelskiemu, który wyłudził od swego ojca klucze, znaleźliśmy silnik pod stosem desek w magazynie cenniejszych rzeczy. Był to jed-

nak silnik nie do jednostki pływającej, lecz... lotniczy, czterocyldrowy, 120-konny Benz, z dorobionym kołem zamachowym i łańcuchową przekładnią umożliwiającą uruchomienie go za pomocą dwuręcznej korby.

Dwa miesiące trwał „remont” silnika, przetransportowanie go na stateczek i połączenie z przekładnią umożliwiającą wsteczny bieg śruby wodnej.

Ręka już odzyskała sprawność, więc mogliśmy z Jerzym spróbować uruchomienia silnika. Nie pozwoliłem Jurkowi na obrócenie korbą, bojąc się o nieszczęście przy ewentualnym „odbiciu”. Sam zatem zaparłem się mocno nogami i ująwszy korbę obiema dłońmi, szarpnąłem ją przez pierwsze sprzężenie w wielkim cylindrze. Skutek był natychmiastowy: zbyt wczesny zapłon spowodował monstrualne „kopnięcie”, a trzymana mocno obiema dłońmi wielka korba wyrzuciła mnie po prostu przez duże (i na szczęście jeszcze nie oszklone) okno „maszynowni” wprost na brzeg przystani. Na szczęście nie uległem większym obrażeniom i jedynie następnego dnia w szkole stawiałem w „wypracowaniu klasowym” straszne kulfony zamiast liter, co spotkało się z naganą nauczyciela, kochanego przez wszystkich prof. Jana Zakrzewskiego (który notabene nauczył mnie pisać i mówić naprawdę po polsku).

Silnik, oczywiście, „ucywilizowaliśmy” po trzech dniach i od tej chwili kapitanowie statków i szyprowie barek mieli dodatkowe utrudnienia, troszcząc się o uniknięcie kolizji ze stateczkiem „Osa”, na którym płynęli, zmieniając się przy kole sterowym, dwaj młodzi, ale już rutynowani „wodniacy”: syn kochanego przez wszystkich majstra Pichelskiego i ja (mniej lubiany z racji mych „piekielnych” pomysłów).

Aktywna młodość

I znów może wyłonić się pytanie, co ma do samochodów moja wodniacka praktyka (a również i wakacyjna praktyka na holownikach: 200-konnym „Ziemsen” (późniejszy „Krakowiak”), takimże 200-konnym „Lutz” (późniejszy „Kujawiak”), obu z silnikami Diesla, jak również na największym, 300-konnym holowniku parowym „Andrzej Zamojski”, dowodzonym przez kpt. Kijewskiego? Wspominam ją, gdyż i ona doprowadziła mnie do samochodu. W pewnej szopie na placu przystani odkryłem bowiem prawdziwy samochód. Był to duży, luksusowy landaulet Gräf & Stift z czterocyldrowym, 80-konnym silnikiem o zapłonie odrywkowym, znajdujący się w doskonałym stanie technicznym.

Nie bardzo mnie obchodziło, czy to był samochód i, kto nim zarządzał. Wystarczyło, że silnik, dawał się bez trudu uruchomić, a w zbiorniku było dostatecznie dużo paliwa. To była naprawdę niezwykła gratka. Pewnej zatem niedzieli, gdy na przystani i w warsztatach nie było pracowników, zająłem miejsce kierowcy i chyba z godzinę, bez uruchamiania silnika, wprawiałem się w czynności, jakie powinien wykonywać „szofer”. Starłem się praktycznie zgnać z sobą wszyst-